
020051204079400016






# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 512**

4 Ιουλίου 1994


## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ



## ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. 8742/524 (1)

**Προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της Οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με το εκπεμπόμενο διοξείδιο του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων των οχημάτων με κινητήρα.**

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Των άρθρων 15 και 84 του Κ.Ο.Κ. που κυρώθηκε με τον Ν. 2094/92 (Α' 182) «περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας».

2. Των άρθρων 1 παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/83 (Α' 34) «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου» όπως τροποποιήθηκε με την παράγρ. 1 του άρθρου 6 του Ν. 1440/84 (Α' 70) «Συμμετοχή της Ελλάδος στο κεφάλαιο, στα αποθεματικά και στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητος Άνθρακος και Χάλυβος και του Οργανισμού ΕΥΡΑΤΟΜ» και το άρθρο 65 του Ν. 1892/90 (Α' 101).

3. Της Κοινής Απόφασης με αριθ. 11375/84 (Β' 781/1.11.84) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 80/1268/ΕΟΚ Οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 16ης Δεκεμβρίου 1980 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών - μελών σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων των οχημάτων με κινητήρα» όπως αυτή τροποποιήθηκε με την Κοινή Απόφαση με αριθ. 39158/4593/4.11.91 (Β' 1002/10.12.91) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών - Επικοινωνιών και η οποία αφορά ενσωμάτωση στο Εθνικό Δίκαιο του τμήματος της Οδηγίας 89/491/ΕΟΚ, που τροποποιεί την Οδηγία 80/1268/ΕΟΚ και το οποίο αναφέρεται στην κατανάλωση καυσίμων των οχημάτων με κινητήρα.

4. Την αριθ. 414/1.11.93 (Β' 838) Κοινή Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών περί «ανάθεσης αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών».

5. Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α' 154), αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός - Πεδίο Εφαρμογής

Η παρούσα απόφαση αποσκοπεί στη συμμόρφωση της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 93/116/ΕΚ της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 17ης Δεκεμβρίου 1993 για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της Οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με το εκπέμπόμενο διοξείδιο του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων των οχημάτων με κινητήρα και η οποία Οδηγία 93/116/ΕΚ δημοσιεύθηκε στην Ελληνική γλώσσα στην επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με αριθ. ΕΕ L329/30.12.93 (σελίδες 39 + 53).

Άρθρο 2

Το θέμα της αριθ. 11375/1984 (Β' 781/1.11.84) Κ.Υ.Α. με την οποία ενσωματώθηκε στο εθνικό Δίκαιο η οδηγία 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 16ης Δεκεμβρίου 1980 αντικαθίσταται ως εξής:

«Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 80/1268/ΕΟΚ Οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 16ης Δεκεμβρίου 1980 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών - μελών σχετικά με το εκπεμπόμενο

διοξείδιο του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων των οχημάτων με κινητήρα».

Άρθρο 3

Το άρθρο 4 της αριθ. 11375/84 ΚΥΑ των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών όπως ετέθη το άρθρο 2 της με αριθ. 39158/4593/91 ΚΥΑ των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών - Επικοινωνιών καταργείται και αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 4

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας παραρτήματα τα οποία έχουν ως ακολούθως».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΔΙΟΞΕΙΔΙΟΥ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα ($CO_2$) και στην κατανάλωση καυσίμου οποιουδήποτε οχήματος με κινητήρα κατηγορία Μ1.

2. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

2.1. Η αίτηση έγκρισης τύπου ΕΚ, κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 παράγραφος 4 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ (ΚΥΑ 47271/3950/92) (Β' 764) ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τις εκπομπές $CO_2$ και την κατανάλωση καυσίμων υποβάλλεται από τον κατασκευαστή.

2.2. Υπόδειγμα του δελτίου πληροφοριών παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ. Όταν διατίθεται ήδη, θα αναφέρεται επίσης ο αριθμός έγκρισης τύπου. Όταν χρειάζεται, προσκομίζονται αντίγραφα άλλων εγκρίσεων τύπου με τα σχετικά στοιχεία ώστε να καθίσταται δυνατή η επέκταση των εγκρίσεων σύμφωνα με το σημείο 11. Κατ' αίτηση της επιφορτισμένης με τις δοκιμές τεχνικής υπηρεσίας ή του κατασκευαστή, παρέχεται δυνατότητα εξέτασης συμπληρωματικών τεχνικών πληροφοριών για ειδικά οχήματα που παρουσιάζουν υψηλή οικονομία καυσίμων.

2.3. Για την περιγραφόμενη στο σημείο 6 του παρόντος παραρτήματος δοκιμή, όταν η υπεύθυνη για τις δοκιμές έγκρισης τύπου τεχνική υπηρεσία εκτελεί η ίδια τις δοκιμές, πρέπει να της παραδοθεί ένα όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος. Κατά τη δοκιμή, η τεχνική υπηρεσία θα ελέγξει κατά πόσο το όχημα αυτό πληροί τις οριστικές τιμές που ισχύουν για τον υπόψη τύπο, όπως περιγράφεται στην τελευταία τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ.

3. ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

3.1. Εφόσον πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις, χορηγείται η έγκριση τύπου ΕΚ κατ' εφαρμογή του άρθρου 4 παράγραφος 3 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

3.2. Στο παράρτημα ΙΙ δίνεται υπόδειγμα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ.

3.3. Σε κάθε εγκεκριμένο τύπο οχήματος χορηγείται αριθμός έγκρισης τύπου, σύμφωνα με το παράρτημα VII της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Το ίδιο κράτος μέλος δεν χορηγεί τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο οχήματος.

4. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

4.1. Οι εκπομπές $CO_2$ μετρούνται στη διάρκεια κύκλου δοκιμών που προσομοιώνει τρόπο οδήγησης εντός και εκτός πόλεως όπως περιγράφεται στο παράρτημα 1 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 91/441/ΕΟΚ του Συμβουλίου [1] (Κ.Υ.Α. 28433/2448/92) (Β' 542).

4.2. Τα αποτελέσματα της δοκιμής εκφράζονται ως εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο (g/km) στρογγυλευμένα στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό.

4.3. Οι καταναλώσεις καυσίμου υπολογίζονται σύμφωνα με το σημείο 7, δια της μεθόδου ισοζυγίου άνθρακα, με τη χρήση των μετρουμένων εκπομπών $CO_2$ και των λοιπών σχετικών με τον άνθρακα εκπομπών CO και HC). Τα αποτελέσματα στρογγυλεύονται στο πρώτο δεκαδ. ψηφίο.

4.4. Καύσιμο δοκιμής.

Για τη δοκιμή θα χρησιμοποιηθούν τα κατάλληλα καύσιμα αναφοράς όπως ορίζονται στο παράρτημα VIII της οδηγίας 91/441/ΕΟΚ.

Για τους σκοπούς του αναφερόμενου στο σημείο 4.3. υπολογισμού, θα χρησιμοποιηθούν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά καυσίμου:

α) πυκνότητα η μετρούμενη στο καύσιμο δοκιμής σύμφωνα με την προδιαγραφή ISO 3675 ή ισοδύναμη μέθοδο.

β) λόγος υδρογόνου προς άνθρακα: θα χρησιμοποιηθούν σταθερές τιμές 1,85 για τη βενζίνη και 1,86 για το πετρέλαιο.

5. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

5.1. Υποβαλλόμενο σε δοκιμή όχημα.

5.1.1. Το προσκομιζόμενο όχημα θα ευρίσκεται σε καλή μηχανική κατάσταση. Πριν από τη δοκιμή θα είναι στρωμένο και έχει διανύσει τουλάχιστον 3.000 χιλιόμετρα, λιγότερα όμως από 15.000.

5.1.2. Οι ρυθμίσεις του κινητήρα και των χειριστηρίων του οχήματος θα είναι οι προδιαγραφόμενες από τον κατασκευαστή. Η απαίτηση αυτή ισχύει επίσης ιδιαίτερα για τη ρύθμιση των στροφών βραδυπορίας, τη συσκευή εκκίνησης εν ψυχρώ και για το σύστημα ελέγχου της εκπομπής αερίων ρύπων της εξάτμισης.

5.1.3. Επιτρέπεται στο εργαστήριο να ελέγξει ότι οι επιδόσεις του οχήματος ανταποκρίνονται στις προδιαγραφόμενες από τον κατασκευαστή και ότι είναι δυνατόν να το χρησιμοποιήσει σε ομαλές συνθήκες οδήγησης, ιδιαίτερα, εκκίνηση με ψυχρό κινητήρα και αντίστοιχη με θερμό.

5.1.4. Πριν από τη δοκιμή, το όχημα πρέπει να διατηρηθεί σε θάλαμο με θερμοκρασία σχετικώς σταθερή μεταξύ 293 και 303°K (20 έως 30°c). Η περίοδος αυτή προετοιμασίας θα διαρκέσει τουλάχιστον επί εξάωρο και μέχρις ότου η θερμοκρασία του λιπαντικού ελαίου και του ψυκτικού μέσου του κινητήρα να μη διαφέρουν πλέον των 2° Κ από τη θερμοκρασία του θαλάμου. Κατ' αίτηση του κατασκευαστή, η δοκιμή δύναται να εκτελεστεί εντός 30ώρου αφού το όχημα χρησιμοποιήθηκε σε συνήθη θερμοκρασία.

Κατ' αίτηση του κατασκευαστή, τα βενζινοκίνητα οχήματα δύνανται να προτετοιμαστούν σύμφωνα με την περιγραφόμενη στο σημείο 5.1.11. του παραρτήματος VI της οδηγίας 91/441/ΕΟΚ διαδικασία, ενώ τα οχήματα με ανάφλεξη μέσω συμπίεσης δύνανται να προετοιμαστούν σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 5.3. του παραρτήματος ΙΙΙ της ίδιας οδηγίας.

5.1.5. Εν λειτουργία θα είναι μόνο ο εξοπλισμός που είναι αναγκαίος για να λειτουργεί το όχημα στη διάρκεια της δοκιμής. Εάν υπάρχει χειροκινήτως ελεγχόμενη συσκευή στο στόμιο εισόδου του εξαεριωτή για να θερμαίνεται ο

[1] ΕΕ αριθ. L 242 της 30.8.1991 61

αέρας, αυτή τίθεται στη θέση «θέρος». Γενικώς, πρέπει να λειτουργεί ο βοηθητικός εξοπλισμός που απαιτείται για την κανονική κίνηση του οχήματος.

5.1.6. Αν η λειτουργία του ανεμιστήρα του ψυγείου εξαρτάται από τη θερμοκρασία, ο τελευταίος πρέπει να λειτουργεί όπως θα συνέβαινε κανονικά στο όχημα. Το σύστημα θέρμανσης του θαλάμου επιβατών δεν πρέπει να λειτουργεί, ούτε και το σύστημα κλιματισμού, μολονότι ο συμπιεστής του πρέπει να λειτουργεί κανονικώς.

5.1.7. Αν προβλέπεται διάταξη υπερπλήρωσης, η τελευταία πρέπει να λειτουργεί όπως θα συνέβαινε κανονικώς.

5.2. Λιπαντικά.

Τα λιπαντικά είναι εκείνα που συνιστά ο κατασκευαστής του οχήματος και που αναφέρονται στο πρακτικό δοκιμής.

5.3. Ελαστικά.

Τα ελαστικά πρέπει να ανήκουν στους τύπους που προδιαγράφονται από τον κατασκευαστή του οχήματος ως εκ κατασκευής εξοπλισμός, φουσκωμένα στη συνιστώμενη πίεση για το φορτίο και τις ταχύτητες δοκιμής (προσαρμοσμένη, κατά περίπτωση, για λειτουργία σε κλίνη δοκιμών υπό ανάλογες συνθήκες). Οι χρησιμοποιούμενες πιέσεις σημειώνονται στο πρακτικό δοκιμής.

6. ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ $CO_2$ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΤΟΝ ΑΝΘΡΑΚΑ

6.1. Κύκλος δοκιμής.

Ο κύκλος δοκιμής περιγράφεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 91/441/ΕΟΚ, περιλαμβάνει δε και το πρώτο (συνθήκες πόλης) και το δεύτερο σκέλος (εκτός πόλεως). Όλες οι περιλαμβανόμενες στο ανωτέρω προσάρτημα προδιαγραφές οδήγησης εφαρμόζονται για τη μέτρηση $CO_2$.

6.2. Ορισμός

6.2.1. Μάζα αναφοράς.

Η μάζα του οχήματος σε ετοιμότητα κίνησης, μείον η ενιαία μάζα 75 χιλιογράμμων του οδηγού και αυξημένη κατά ενιαία μάζα 100 χιλιογράμμων.

6.3. Ρυθμίσεις δυναμομέτρου.

6.3.1. Οι ρυθμίσεις φορτίου και αδράνειας του δυναμομέτρου προσδιορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 91/441/ΕΟΚ, με εξαίρεση το σημείο 5.1. και το προσάρτημα 2 σημείο 3.3.1.

6.3.2. Για τους σκοπούς προσδιορισμού των εκπομπών $CO_2$ και της σχετικής κατανάλωσης καυσίμων, το χρησιμοποιούμενο για τη ρύθμιση του δυναμομέτρου βάρος αδρανείας επιλέγεται ως εξής:

| Μάζα αναφοράς του οχήματος Pr (Kg) | Απορροφούμενη από το δυναμόμετρο ισχύς (KW) | Ισοδύναμη αδράνεια I (Kg) |
|---|---|---|
| Pr ≤ 480 | 3,8 | 455 |
| 480 < Pr ≤ 540 | 4,1 | 510 |
| 540 < Pr ≤ 595 | 4,3 | 570 |
| 595 < Pr ≤ 650 | 4,5 | 625 |
| 650 < Pr ≤ 710 | 4,7 | 680 |
| 710 < Pr ≤ 765 | 4,9 | 740 |
| 765 < Pr ≤ 850 | 5,1 | 800 |
| 850 < Pr ≤ 965 | 5,6 | 910 |
| 965 < Pr ≤ 1080 | 6,0 | 1020 |
| 1080 < Pr ≤ 1190 | 6,3 | 1130 |
| 1190 < Pr ≤ 1305 | 6,7 | 1250 |
| 1305 < Pr ≤ 1420 | 7,0 | 1360 |
| 1420 < Pr ≤ 1530 | 7,3 | 1470 |
| 1530 < Pr ≤ 1640 | 7,5 | 1590 |
| 1640 < Pr ≤ 1760 | 7,8 | 1700 |
| 1760 < Pr ≤ 1870 | 8,1 | 1810 |
| 1870 < Pr ≤ 1980 | 8,4 | 1930 |
| 1980 < Pr ≤ 2100 | 8,6 | 2040 |
| 2100 < Pr ≤ 2210 | 8,8 | 2150 |
| 2210 < Pr ≤ 2380 | 9,0 | 2270 |
| 2380 < Pr ≤ 2610 | 9,4 | 2270 |
| 2610 < Pr | 9,8 | 2270 |

Αν δεν διατίθεται στο δυναμόμετρο η αντιστοιχούσα τιμή ισοδύναμης αδράνειας χρησιμοποιείται η προς τα άνω πλησιέστερη προς τη μάζα αναφοράς του οχήματος τιμή.

6.3.3. Όταν χρησιμοποιείται η εναλλακτική μέθοδος για τη ρύθμιση του δυναμομέτρου, η πέδη ρυθμίζεται σύμφωνα με τις τιμές του Pa που παρατίθεται στον ανωτέρω πίνακα.

**6.4. Υπολογισμός των εκπομπών**

6.4.1. Γενικές διατάξεις

6.4.1.1. Οι εκπομπές αερίων ρύπων υπολογίζονται με την ακόλουθη εξίσωση:

$$M_i = \frac{V_{mix} \cdot Q_i \cdot C_i \cdot 10^{-6}}{d} \quad (1)$$

όπου:

$M_i$: = εκπεμπόμενη μάζα του ρύπου i σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο,

$V_{mix}$: = όγκος του αραιωμένου αερίου της εξάτμισης εκφραζόμενος σε λίτρα ανά δοκιμή και διορθωμένος σε τυπικές συνθήκες (273,2 K και 101,33 kPa),

$Q_i$: = πυκνότητα του ρύπου i σε γραμμάριο ανά λίτρο υπό κανονικές συνθήκες θερμοκρασίας και πιέσεως (273,2 K και 101,33 kPa),

$C_i$: = συγκέντρωση του ρύπου i στο διαλελυμένο αέριο εξατμίσεως εκφραζόμενη σε ppm και διορθωμένη κατά την ποσότητα του ρύπου i που περιέχεται στον αέρα αραιώσης. Εάν το $C_i$ εκφράζεται σε % κατ' όγκο ο συντελεστής $10^{-6}$ αντικαθίσταται από το συντελεστή $10^{-2}$,

d = διανυόμενη απόσταση στη διάρκεια του κύκλου λειτουργίας, σε Km.

6.4.1.2. Προσδιορισμός όγκου

6.4.1.2. 1. Υπολογισμός του όγκου όταν χρησιμοποιείται διάταξη μεταβλητής αραίωσης με σταθερή ρύθμιση ροής με στόμιο ή σωλήνα venturi. Γίνεται συνεχής καταγραφή των παραμέτρων που δείχνουν το ογκομετρικό ρεύμα και υπολογισμός του συνολικού όγκου για τη διάρκεια της δοκιμής.

6.4.1.2.2. Υπολογισμός του όγκου όταν χρησιμοποιείται αντλία θετικού εκτοπίσματος. Ο όγκος του αραιωμένου αερίου της εξάτμισης σε συστήματα που περιλαμβάνουν αντλία θετικού εκτοπίσματος υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:

$$V = V_0 \cdot N$$

όπου:

V = όγκος του αραιωμένου αερίου της εξάτμησης εκφραζόμενος σε λίτρα ανά δοκιμή (προ της διορθώσεως).

$V_0$ = όγκος του αερίου που παρέχει η αντλία θετικού εκτοπίσματος υπό συνθήκες δοκιμής, σε λίτρα ανά περιστροφή.

N = αριθμός περιστροφών ανά δοκιμή.

6.4.1.2.3. Διώθωση του αραιωμένου όγκου αερίων της εξάτμισης σετυπικές συνθήκες. Ο αραιωμένος όγκος των αερίων της εξάτμισης διορθώνεται με τον ακόλουθο τύπο:

$$V_{mix} = V \cdot K_1 \cdot \frac{P_p}{T_p} \quad (2)$$

στον οποίο:

$$K_1 = \frac{273,2}{101,33} = 2,6961\ (K \cdot kPa^{-1}) \quad (3)$$

όπου:

$P_p$ = απόλυτη πίεση στο στόμιο εισόδου της αντλίας θετικού εκτοπίσματος, σε kPa,

$T_n$ = μέση θερμοκρασία του αραιωμένου αερίου της εξάτμησης που εισέρχεται στην αντλία θετικού εκτοπίσματος στη διάρκεια της δοκιμής (K).

6.4.1.3. Υπολογισμός της διορθωμένης συγκέντρωσης ρύπων στον σάκκο δειγματοληψίας

$$C_i = C_e - C_d\left(1 - \frac{1}{DF}\right) \quad (4)$$

όπου:

$C_i$ = συγκέντρωση του ρύπου i στο αραιωμένο αέριο της εξάτμισης, εκπεφρασμένης σε ppm ή σε % κατ' όγκο και διορθωμένη κατά ποσό του i που προέρχεται στο αέρα αραίωσης

$C_e$ = μετρούμενη συγκέντρωση του ρύπου i στο αραιωμένο αέριο της εξάτμησης, εκπεφρασμένη σε ppm ή σε % κατ' όγκο

$C_d$ = μετρούμενη συγκέντρωση του ρύπου i στο χρησιμοποιούμενο για την αραίωση αέρα, εκπεφρασμένη σε ppm ή σε % κατ' όγκο

DF = συντελεστής αραίωσης.

Ο συντελεστής αραίωσης υπολογίζεται ως εξής:

$$DF = \frac{13,4}{C_{CO2} + (C_{HC} + C_{CO})10^{-4}} \quad (5)$$

όπου:

$C_{CO2}$ = συγκέντρωση $CO_2$ στο περιεχόμενο στο σάκο δειγματοληψίας αραιωμένο αέριο της εξάτμισης εκπεφρασμένη σε (% κατ' όγκο),

$C_{HC}$ = συγκέντρωση HC στο περιεχόμενο στο σάκο δειγματοληψίας αραιωμένο αέριο της εξάτμισης εκπεφρασμένη σε ppm ισοδύναμου άνθρακα,

$C_{CO}$ = συγκέντρωση CO στο περιεχόμενο στο σάκο δειγματοληψίας αραιωμένο αέριο της εξάτμισης εκπεφρασμένη σε ppm.

6.4.1.4. Παράδειγμα

6.4.1.4.1. Δεδομένα

6.4.1.4.1.1. Συνθήκες περιβάλλοντος:

Θερμοκρασία περιβάλλοντος: 23°C = 296,2° K,

βαρομετρική πίεση: $R_3$ = 101,33 kPa.

6.4.1.4.1.2. Μετρηθείς όγκος ανοιγμένος σε κανονικές συνθήκες:

V = 51 961 l

6.4.1.4.1.3. Ενδείξεις αναλυτή:

| | Αραιωμένο αέριο της εξάτμισης | Αέρας αραίωσης |
|---|---|---|
| HC(1) | 92 ppm | 3,0 ppm |
| CO | 470 ppm | 0 ppm |
| $CO_2$ | 1,6% vol | 0,03% vol |

(1) Σε ppm ισοδύναμου άνθρακα.

6.4.1.4.2. Υπολογισμός

6.4.1.4.2.1. Συντελεστής αραίωσης (DF) [βλέπε τύπο (5)]

$$DF = \frac{13,4}{C_{CO2} + (C_{CH} + C_{CO})10^{-4}}$$

$$DF = \frac{13,4}{1,6 + (92 + 470)10^{-4}}$$

$$DF = 8,091$$

6.4.1.4.2.2. Υπολογισμός της διορθωμένης συγκέντρωσης ρύπων στον σάκο δειγματοληψίας:

Εκπεμπόμενες μάζες υδρογονανθράκων [βλέπε τύπους (4) και (1)]

$$C_i = C_e - C_d\left(1 - \frac{1}{DF}\right) \quad (4)$$

$$C_{HC} = 92 - 3\left(1 - \frac{1}{8,091}\right)$$

$$C_{HC} = 89,371 \text{ ppm}$$

$$M_{HC} = C_{HC} \cdot V_{mix} \cdot Q_{HC} \cdot \frac{1}{d} \cdot 10^{-6} \quad (1)$$

$$Q_{HC} = 0,619$$

$$M_{HC} = 89,371 \cdot 51,961 \cdot 0,619 \cdot 10^{-6} \cdot \frac{1}{d}$$

$$M_{HC} = \frac{2,88}{d} \text{ g/km}$$

Εκπεμπόμενες μάζες διοξειδίου του άνθρακα [βλέπε τύπο (1)]

$$M_{CO} = C_{CO} \cdot V_{mix} \cdot Q_{CO} \cdot \frac{1}{d} \cdot 10^{-6} \quad (1)$$

$Q_{CO} = 1,25$

$$M_{CO} = 470 \cdot 51,961 \cdot 1,25 \cdot 10^{-6} \cdot \frac{1}{d}$$

$$M_{CO} = \frac{30,5}{d} \text{ g/km}$$

Εκπεμπόμενες μάζες μονοξειδίου του άνθρακα [βλέπε τύπο (1)]

$$C_i = C_e - C_d \left(1 - \frac{1}{DF}\right) \quad (4)$$

$$C_{CO2} = 1,6 - 0,03 \left(1 - \frac{1}{8,091}\right)$$

$C_{CO2} = 1,573\%$ vol %

$Q_{CO2} = 1,964$

$$M_{CO2} = C_{CO2} \cdot V_{mix} \cdot Q_{CO2} \cdot \frac{1}{d} \cdot 10^{-2} \quad (1)$$

$$M_{CO2} = 1,573 \cdot 51,961 \cdot 1,964 \cdot 10^{-2} \cdot \frac{1}{d}$$

$$M_{CO2} = \frac{1605,27}{d} \text{ g/km)}$$

6.4.2. Ειδικές διατάξεις με οχήματα εφοδιασμένα με κινητήρες ανάφλεξης μέσω συμπίεσης.

Μετρήσεις υδρογονανθράκων για κινητήρες ανάφλεξης μέσω συμπίεσης

Η μέση συγκέντρωση HC που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της εκπεμπόμενης μάζας HC από κινητήρες ανάφλεξης μέσω συμπίεσης υπολογίζεται με τη βοήθεια του ακόλουθου τύπου:

$$C_e = \frac{\int_{t_1}^{t_2} C_{HC} \cdot dt}{t_2 - t_1} \quad (7)$$

όπου:

$\int_{t_1}^{t_2} C_{HC} \cdot dt$ = ολοκλήρωμα της καταγραφόμενης ενδείξεως του θερμαινομένου FID στη διάρκεια της δοκιμής

$t_1 (t_2 - t_1)$,

$C_e$ = συγκέντρωση HC του αραιωμένου δείγματος αερίων της εξάτμισης όπως υπολογίζεται από το ολοκλήρωμα αγνών HC, σε ppm ισοδύναμου άνθρακα.

6.5. Ερμηνεία των αποτελεσμάτων

6.5.1. Η θεωρούμενη για την έγκριση τύπου τιμή $CO_2$ θα είναι εκείνη που δηλώνει ο κατασκευαστής, εφόσον η μετρούμενη από την τεχνική υπηρεσία τιμή δεν υπερβαίνει πέραν του 4%. Η μετρούμενη τιμή δύναται να είναι μικρότερη άνευ περιορισμού.

6.5.2. Αν η μετρούμενη τιμή $CO_2$ υπερβαίνει τη δηλούμενη από τον κατασκευαστή τιμή κατά ποσοστό πέραν του 4% στο ίδιο όχημα εκτελείται και δεύτερη δοκιμή.

Αν ο μέσος όρος των δύο αποτελεσμάτων των δοκιμών δεν υπερβαίνει τη δηλούμενη από τον κατασκευαστή τιμή κατά ποσοστό μεγαλύτερο από 4% για την έγκριση τύπου λαμβάνεται ο μέσος όρος των τριών αποτελεσμάτων των δοκιμών.

7. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΩΝ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

7.1. Οι καταναλώσεις καυσίμου υπολογίζονται από τους εκπεμπόμενους υδρογονάνθρακες, μονοξείδιο και διοξείδιο του άνθρακα που έχουν προσδιοριστεί σύμφωνα με το σημείο 6.

7.2. Οι καταναλώσεις καυσίμου εκπεφρασμένες σε λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα υπολογίζονται με τη χρήση του ακόλουθου τύπου:

α) για βενζινοκίνητα οχήματα:

$$FC = \frac{0,1154}{D} [(0,866 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)]$$

β) για πετρελαιοκίνητα οχήματα:

$$FC = \frac{0,1155}{D} [(0,866 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)]$$

όπου:

FC = κατανάλωση καυσίμου σε λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα,

HC = μετρούμενη εκπομπή υδρογονανθράκων σε g/Km,

CO = μετρούμενη εκπομπή μονοξειδίου του άνθρακα σε g/Km,

$CO_2$ = μετρούμενη εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα σε g/Km,

D = πυκνότητα του καυσίμου της δοκιμής.

8. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΥΠΟΥ

8.1. Σε περίπτωση τροποποίησης μιας εγκρίσεως τύπου κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 5 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

9. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ $CO_2$

9.1. Κατά γενικό κανόνα, η συμμόρφωση της παραγωγής, όσον αφορά το εκπεμπόμενο από τα οχήματα $CO_2$ ελέγχεται με βάση την περιγραφή στο πιστοποιητικό εγκρίσεως τύπου πού παρατίθεται στο παράρτημα II της παρούσας οδηγίας και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Αν η εξελεγκτική διαδικασία του κατασκευαστή δεν ικανοποιεί την αρμόδια αρχή εφαρμόζονται οι διατάξεις των σημείων 2.4.2. και 2.4.3. του παραρτήματος X της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

9.1.1. Αν σε ένα τύπο οχήματος επήλθαν μία ή πολλές επεκτάσεις, οι δοκιμές εκτελούνται στο (στα) όχημα (τα) που περιγράφεται (νται) στο δελτίο πληροφοριών που συνόδευε το πρώτο έντυπο αίτησης εγκρίσεως τύπου.

9.1.1.1. Συμμόρφωση του οχήματος για τη δοκιμή $CO_2$

9.1.1.1.1. Λαμβάνονται τυχαίως τρία οχήματα από τη σειρά παραγωγής που υποβάλλονται σε δοκιμή όπως περιγράφεται στο σημείο 6 του παρόντος παραρτήματος.

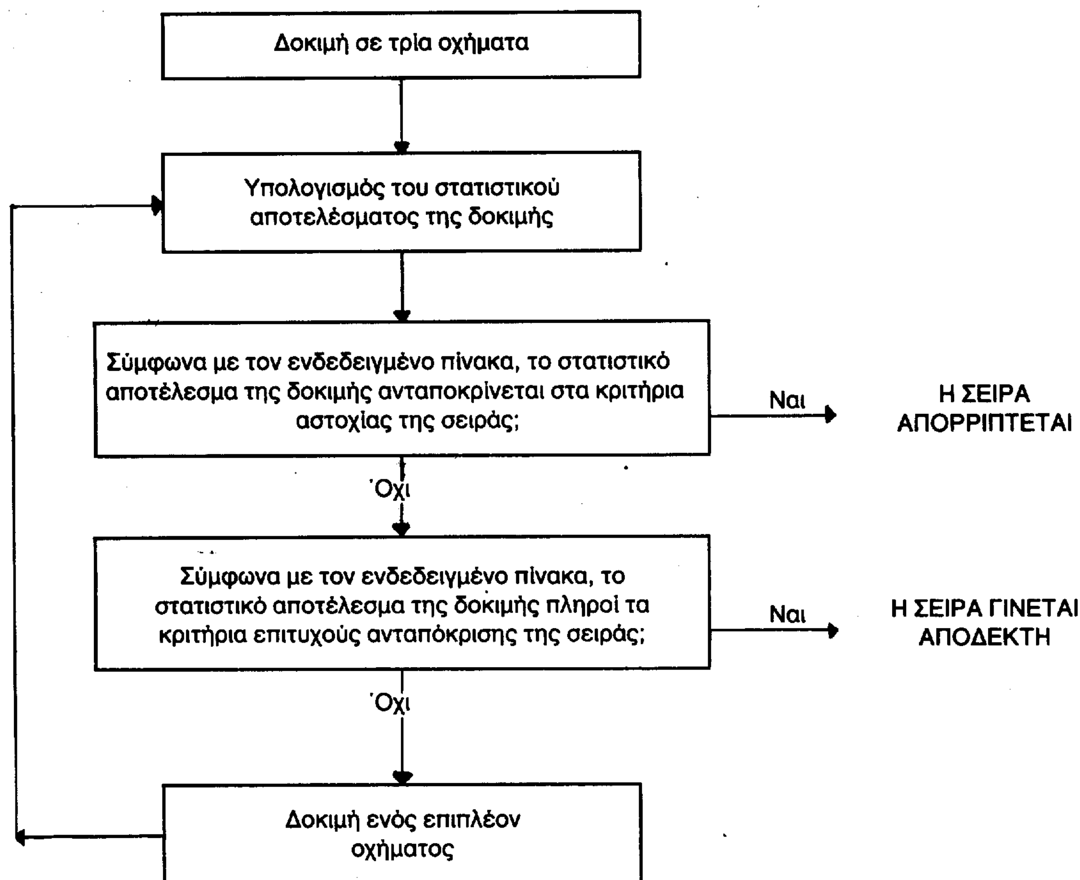
9.1.1.1.2. Αν η διδόμενη από τον κατασκευαστή τυπική απόκλιση της παραγωγής ικανοποιεί την αρμόδια αρχή, σύμφωνα με το παράρτημα X της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, οι δοκιμές εκτελούνται σύμφωνα με το σημείο 9.2. του παρόντος παραρτήματος.

Αν η διδόμενη τυπική απόκλιση της παραγωγής δεν ικανοποιεί την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα X της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, οι δοκιμές εκτελούνται σύμφωνα με το σημείο 9.3. του παρόντος παραρτήματος.

9.1.1.1.3. Θεωρείται ότι η παραγόμενη σειρά συμμορφούται ή μη, ανάλογα με τις δοκιμές επί των τριών οχημάτων που ελήφθησαν δειγματοληπτικώς, εφόσον αποφασισθεί ότι ανταπεξήλθαν ή αστόχησαν στη δοκιμή για το $CO_2$, σύμφωνα με τα ισχύοντα κριτήρια του ενδεδειγμένου πίνακα.

Αν δεν υπάρχει οριστική απόφαση ότι το όχημα επανήλθε ή αστόχησε στη δοκιμή για το $CO_2$ εκτελείται δοκιμή σε ένα επιπλέον όχημα (βλέπε σχήμα I/8).

ΣΧΗΜΑ I/8




9.1.1.2. Υπό την επιφύλαξη των απαιτήσεων του σημείου 5.1.1. του παρόντος παραρτήματος οι δοκιμές δύνανται εκτελούνται σε οχήματα που δεν έχουν διανύσει καμιά απόσταση.

9.1.1.2.1.Ωστόσο, κατ' αίτηση του κατασκευαστή, οι **δοκιμές δύνανται να εκτελεστούν σε οχήματα που έχουν διανύσει κατά μέγιστο απόσταση 15000 χιλιομέτρων (Km) για να στρωθούν.**

Στην περίπτωση αυτή, η διαδικασία στρωσίματος διενεργείται από τον κατασκευαστή που αναλαμβάνει να μην επιφέρει τυχόν ρυθμίσεις στα εν λόγω οχήματα.

9.1.1.2.2. Αν ο κατασκευαστής ζητήσει να εκτελεστεί η διαδικασία στρωσίματος («x» Km, όπου $x \leq 15.000$Km), αυτή δύναται να διενεργηθεί ως εξής:

$$CE = \frac{\text{Εκπομπή στα «x» km}}{\text{Εκπομπή στα μηδέν km}}$$

Ο συντελεστής μπορεί να είναι μικρότερος από 1,

– τα επόμενα οχήματα δεν θα υποβληθούν στη διαδικασία στρωσίματος, οι δε τιμές εκπομπών τους στα μηδέν Km θα τροποποιηθούν με το συντελεστή εξέλιξης EC.

Στην περίπτωση αυτή, θα ληφθούν οι ακόλουθες τιμές:

– η τιμή στα «x» km για το πρώτο όχημα,

– για τα επόμενα οχήματα, οι τιμές στα μηδέν km πολλαπλασιασμένες επί το συντελεστή εξέλιξης.

9.1.1.2.3. Εναλλακτικώς προς την ανωτέρω διαδικασία, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να χρησιμοποιήσει σταθερό συντελεστή εξέλιξης EC ίσο προς 0,92 και να πολλαπλασιάσει όλες τις τιμές $CO_2$ που μετρούνται σε μηδέν km επί το συντελεστή αυτό.

9.1.1.2.4. Για τη δοκιμή αυτή χρησιμοποιούνται τα περιγραφόμενα στο παράρτημα VIII της οδηγίας 91/441/ΕΟΚ καύσιμα αναφοράς.

9.2. Συμμόρφωση της παραγωγής όταν διατίθεται στατιστικά δεδομένα του κατασκευαστή.

9.2.1. Τα ακόλουθα τμήματα περιγράφουν την προς χρήση διαδικασία για την επαλήθευση της συμμόρφωσης της παραγωγής προς τις απαιτήσεις για το $CO_2$, όταν είναι ικανοποιητική η τυπική απόκλιση της παραγωγής του κατασκευαστή.

9.2.2. Με ελάχιστο μέγεθος δείγματος τρία οχήματα, η διαδικασία δειγματοληψίας κανονίζεται έτσι ώστε να ανέρχεται σε 0,95 η πιθανότητα μιας παρτίδας να ανταπεξέλθει στη δοκιμή με ποσοστό 40% της παραγωγής ελαττωματική (βαθμός κινδύνου του παραγωγού=5%), ενώ ανέρχεται σε 0,1 η πιθανότητα μιας παρτίδας να γίνει αποδεκτή με ποσοστό 65% της παραγωγής ελαττωματική (βαθμός κινδύνου του καταναλωτή=10%).

9.2.3. Χρησιμοποιείται η ακόλουθη διαδικασία (βλέπε σχήμα 1/8).

Έστω L ο φυσικός λογάριθμος της τιμής εγκρίσεως τύπου για το $CO_2$.

xi= ο φυσικός λογάριθμος της μέτρησης για το i-οστό όχημα του δείγματος.

s= η εκτίμηση της τυπικής απόκλισης της παραγωγής (αφού ληφθεί ο φυσικός λογάριθμος των μετρήσεων).

n= ο τρέχων αριθμός δείγματος.

9.2.4. Για το παράδειγμα υπολογίζεται το στατιστικό αποτέλεσμα της δοκιμής που ποσοτικοποιεί το άθροισμα των τυπικών αποκλίσεων έως το όριο ορίζεται δε ως:

$$\frac{1}{s}\sum_{i=1}^{v}(L-\chi_i)$$

9.2.5. Οπότε:

– αν το στατιστικό αποτέλεσμα της δοκιμής είναι μεγαλύτερο από το αριθμό θετικής απόφασης για το γινόμενο στον πίνακα (I/-/9.2.5) μέγεθος δείγματος, αποφασίζεται ότι το δείγμα ανταπεξήλθε,

– αν το στατιστικό αποτέλεσμα της δοκιμής είναι μικρότερο από τον αριθμό αρνητικής απόφασης για το διδόμενο στον πίνακα (I/-/9.2.5) μέγεθος δείγματος, αποφασίζεται ότι το δείγμα αστόχησε,

– αλλιώς, ένα επιπλέον όχημα υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 6 του παρόντος παραρτήματος και εφαρμόζεται η διαδικασία στο δείγμα με μία επιπλέον μονάδα.

ΠΙΝΑΚΑΣ I/-/9.3.5

| Μέγεθος δείγματος (αθροιστικό πλήθος οχημάτων που υποβλήθηκαν στη δοκιμή) | Αριθμός θετικής απόφασης | Αριθμός αρνητικής απόφασης |
|---|---|---|
| (α) | (β) | (γ) |
| 3 | 3,327 | – 4,724 |
| 4 | 3,261 | – 4,790 |
| 5 | 3,195 | – 4,856 |
| 6 | 3,129 | – 4,922 |
| 7 | 3,063 | – 4,988 |
| 8 | 2,997 | – 5,054 |
| 9 | 2,931 | – 5,120 |
| 10 | 2,865 | – 5,185 |
| 11 | 2,799 | – 5,251 |
| 12 | 2,733 | – 5,317 |
| 13 | 2,667 | – 5,383 |
| 14 | 2,601 | – 5,449 |
| 15 | 2,535 | – 5,515 |
| 16 | 2,469 | – 5,581 |
| 17 | 2,403 | – 5,647 |
| 18 | 2,337 | – 5,713 |
| 19 | 2,271 | – 5,779 |
| 20 | 2,205 | – 5,845 |
| 21 | 2,139 | – 5,911 |
| 22 | 2,073 | – 5,977 |
| 23 | 2,007 | – 6,043 |
| 24 | 1,941 | – 6,109 |
| 25 | 1,875 | – 6,175 |
| 26 | 1,809 | – 6,241 |
| 27 | 1,743 | – 6,307 |
| 28 | 1,677 | – 6,373 |
| 29 | 1,611 | – 6,439 |
| 30 | 1,545 | – 6,505 |
| 31 | 1,479 | – 6,571 |
| 32 | – 2,112 | – 2,112 |

9.3. Συμμόρφωση της παραγωγής όταν δεν διατίθενται ή είναι μη ικανοποιητικά τα στατιστικά δεδομένα του κατασκευαστή.

9.3.1. Τα ακόλουθα τμήματα περιγράφουν την προς χρήση διαδικασία για την επαλήθευση της συμμόρφωσης της παραγωγής προς τις απαιτήσεις για το $\Psi O_2$, όταν δεν διατίθεται ή είναι μη ικανοποιητική ή τυπική απόκλιση της παραγωγής του κατασκευαστή.

9.3.2. Με ελάχιστο μέγεθος δείγματος τρία οχήματα, η διαδικασία δειγματοληψίας κανονίζεται έτσι ώστε να ανέρχεται σε 0,95 η πιθανότητα μίας παρτίδας να ανταπεξέλθει στη δοκιμή με ποσοστό 40% της παραγωγής ελαττωματική (βαθμός κινδύνου του παραγωγού = 5%), ενώ ανέρχεται σε 0,1 η πιθανότητα μιας παρτίδας να γίνει αποδεκτή με ποσοστό 65% της παραγωγής ελαττωματική (βαθμός κινδύνου του καταναλωτή = 10%).

9.3.3. Θεωρείται ότι η μέτρηση του $CO_2$ ακολουθεί κανονική λογαριθμική κατανομή, οπότε πρέπει να μετασχηματισθεί λαμβάνοντας το φυσικό λογάριθμο. Έστω $m_0$ και m σημαίνουν αντίστοιχα το ελάχιστο και μέγιστο μέγεθος δείγματος ($m_0 = 3$ και $m = 32$) και ότι n σημαίνει τον τρέχοντα αριθμό δείγματος.

9.3.4. Αν οι φυσικοί λογάριθμοι των μετρήσεων στη σειρά είναι $\chi_1, \chi_2, \ldots, \chi_\xi$ και L ο φυσικός λογάριθμος της τιμής εγκρίσεως τύπου για το $CO_2$, τότε ορίζονται:

$$d_j = \chi_j - L$$

$$\bar{d}_n = \frac{1}{n}\sum_{j=1}^{n} d_j$$

και

$$\Omega_v^2 = \frac{1}{v}\sum_{j=1}^{v}\left(d_j - \bar{d}_n\right)^2$$

9.3.5. Στον πίνακα I/-/9.3.5 εμφαίνονται τιμές αριθμών θετικής ($A_n$) και αρνητικής ($B_n$) απόφασης για κάθε τρέχοντα αριθμό δείγματος. Το στατιστικό αποτέλεσμα της δοκιμής είναι ο λόγος $d_n/V_n$ και χρησιμοποιείται για να ευρεθεί κατά πόσον η σειρά ανταποκρίνεται ή αστοχεί ως εξής:

για $m_0 \leq n \leq m$:

– η σειρά ανταποκρίνεται αν $\bar{d}_n / V_n \leq A_n$,

– η σειρά αστοχεί $\bar{\delta}_v / \Omega_v \geq B_v$,

– διενεργείται επιπλέον μέτρηση αν $A_n < \bar{d}_n / V_n < B_n$.

9.3.6. Παρατηρήσεις

Οι ακόλουθοι αναδρομικοί τύποι είναι χρήσιμοι για τον υπολογισμό διαδοχικών τιμών του στατιστικού αποτελέσματος της δοκιμής:

$$\bar{d}_n = \left(1 - \frac{1}{n}\right)\bar{d}_n - 1 + \frac{1}{n} \quad d_n$$

$$V_n^2 = \left(1 - \frac{1}{n}\right)V_n^2 - 1 + \frac{(\bar{d}_n - d_n)^2}{n-1}$$

$(n = 2, 3, ....., \bar{d}_1 = d_1 ; V1 = 0)$

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι/-/9.3.5

| Μέγεθος δείγματος (αθροιστικό πλήθος οχημάτων που υποβλήθηκαν στη δοκιμή) n | Αριθμός θετικής απόφασης $A_n$ | Αριθμός αρνητικής απόφασης $B_n$ |
|---|---|---|
| (α) | (β) | (γ) |
| 3 | – 0,80381 | 16,64743 |
| 4 | – 0,76339 | 7,68627 |
| 5 | – 0,72982 | 4,67136 |
| 6 | – 0,69962 | 3,25573 |
| 7 | – 0,67129 | 2,45431 |
| 8 | – 0,64406 | 1,94369 |
| 9 | – 0,6175 | 1,59105 |
| 10 | – 0,59135 | 1,33295 |
| 11 | – 0,56542 | 1,13566 |
| 12 | – 0,5396 | 0,9797 |
| 13 | – 0,51379 | 0,85307 |
| 14 | – 0,48791 | 0,74801 |
| 15 | – 0,46191 | 0,65928 |
| 16 | – 0,43573 | 0,58321 |
| 17 | – 0,40933 | 0,51718 |
| 18 | – 0,38266 | 0,45922 |
| 19 | – 0,3557 | 0,40788 |
| 20 | – 0,3284 | 0,36203 |
| 21 | – 0,30072 | 0,32078 |
| 22 | – 0,27263 | 0,28343 |
| 23 | – 0,2441 | 0,24943 |
| 24 | – 0,21509 | 0,21831 |
| 25 | – 0,18557 | 0,1897 |
| 26 | – 0,1555 | 0,16328 |
| 27 | – 0,12483 | 0,1388 |
| 28 | – 0,09354 | 0,11603 |
| 29 | – 0,06159 | 0,0948 |
| 30 | – 0,02892 | 0,07493 |
| 31 | – 0,00449 | 0,05629 |
| 32 | – 0,03876 | 0,03876 |

10. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

10.1. Στο μέλλον, πιθανώς να προσφέρονται οχήματα με ειδικές τεχνολογίες εξοικονόμησης καυσίμου, τα οποία μπορεί να υποβληθούν σε συμπληρωματικά προγράμματα δοκιμών. Τα προγράμματα αυτά θα καθορισθούν σε μεταγενέστερο στάδιο, όπως τα ζητήσει ο κατασκευαστής, προκειμένου να επιδειχθούν τα πλεονεκτήματα της λύσης.

11. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

11.1. Υπάρχει η δυνατότητα επέκτασης της έγκρισης τύπου σε οχήματα του ιδίου τύπου ή διαφορετικού ως προς τα εξής χαρακτηριστικά του παραρτήματος ΙΙ, αν οι μετρούμενες από την τεχνική υπηρεσία εκπομπές $CO_2$δεν υπερβαίνουν πέραν του 4% την τιμή της έγκρισης τύπου:

11.1.1. Μάζα.

11.1.2. Μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα.

11.1.3. Τύπος αμαξώματος: τριών όγκων - στέισον βάγκον - δύο όγκων.

11.1.4. Συνολικές σχέσεις του κιβωτίου ταχυτήτων.

11.1.5. Εξοπλισμός και εξαρτήματα κινητήρα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

[μέγιστες διαστάσεις: Α4 (210 x 397) mm)]

ΣΦΡΑΓΙΔΑ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

Ανακοίνωση που αφορά:

– έγκριση τύπου [1]
– επέκταση της έγκρισης τύπου [1]
– απόρριψη της έγκρισης τύπου [1]
– ανάκληση της έγκρισης τύπου [1]

ενός τύπου οχήματος/κατασκευαστικού στοιχείου/χωριστής τεχνικής ενότητας [1] σχετικά με την οδηγία 80/1268/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 93/116/ΕΚ.

Αριθμός έγκρισης τύπου:

Λόγος επέκτασης:

Τμήμα Ι

0.1. Μάρκα (εμπορική ονομασία του κατασκευαστή):

0.2. Τύπος και γενική (ές) εμπορική (ές) περιγραφή (ές):

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα/κατασκευαστικό στοιχείο/χωριστή τεχνική ενότητα [1] [2]:

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης:

0.4. Κατηγορία οχήματος [3]:

0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:

0.6. Σε περίπτωση κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών ενοτήτων, θέση και μέθοδος θέσης του σήματος έγκρισης τύπου Ε.Κ.:

0.7. Διεύθυνση (εις) του (των) εργοστασίου (ων) συναρμολόγησης:

Τμήμα II

1. Πρόσθετες πληροφορίες (κατά περίπτωση): βλέπε προσάρτημα
2. Τεχνική υπηρεσία υπεύθυνη για την εκτέλεση των δοκιμών:
3. Ημερομηνία του πρακτικού δοκιμής:
4. Αριθμός του πρακτικού δοκιμής:
5. Τυχόν παρατηρήσεις: βλέπε προσάρτημα
6. Τόπος:
7. Ημερομηνία:
8. Υπογραφή:
9. Επισυνάπτεται το ευρετήριο του φακέλου πληροφοριών που κατετέθη στην αρμόδια για την έγκριση αρχή, που διατίθεται αν ζητηθεί.

Προσάρτημα

Στο πιστοποιητικό αριθ. ........ της έγκρισης τύπου ΕΚ που αφορά την έγκριση τύπου οχήματος σχετικά με την οδηγία 80/1268/ΕΟΚ (εκπομπές $CO_2$ και κατανάλωση καυσίμων) όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 93/116/ΕΚ.

1. Πρόσθετες πληροφορίες
1.1. Μάζα του οχήματος σε ετοιμότητα κίνησης: ........
1.2. Μέγιστη μάζα: ........
1.3. Τύπος αμαξώματος: τριών όγκων, στέϊσον βάγκον, δύο όγκων (1)
1.4. Κινητήριοι τροχοί: εμπρόσθιοι, οπίσθιοι, μετάδοση και στους τέσσερις τροχούς(1)
1.5. Κινητήρας: ........
1.5.1. Κυβισμός κινητήρα: ........
1.5.2. Σύστημα παροχής καυσίμου: εξαερωτής/έγχυση (1)
1.5.3. Συνιστώμενο από τον κατασκευαστή καύσιμο: ........
1.5.4. Μέγιστη ισχύς: ........ kw ........ στις ........ Σ.Α.Λ.
1.5.5. Υπερπληρωτής: ναι/όχι (1)
1.5.6. Σύστημα ανάφλεξης: πετρέλαιο/συμβατική ή ηλεκτρονική ανάφλεξη (1)
1.6. Μετάδοση κίνησης: ........
1.6.1. Τύπος κιβωτίου ταχυτήτων: χειροκίνητο/αυτόματο (1)
1.6.2. Πλήθος σχέσεων μετάδοσης: ........
1.6.3. Ολικές σχέσεις μετάδοσης (περιλαμβανομένων των περιφερειών κύλισης των ελαστικών υπό φορτίο):
Ταχύτητα κίνησης σε km/h ανά Σ.Α.Λ.:
1η ταχύτητα: ........ 4η ταχύτητα: ........
2η ταχύτητα: ........ 5η ταχύτητα: ........
3η ταχύτητα: ........ «overdrive»: ........
1.6.4. Τελική σχέση μετάδοσης: ........
1.6.5. Ελαστικά: ........
Τύπος: ........ Διαστάσεις: ........
Περιφέρεια κύλισης υπό φορτίο: ........
1.7. Αποτελέσματα δοκιμών
1.7.1. Εκπεμπόμενη μάζα $CO_2$: ........g/km
1.7.2. Καταναλώσεις καυσίμου
1.7.2.1. Κατανάλωση καυσίμου (οδήγηση εντός πόλεως): ........ 1/100 km
1.7.2.2. Κατανάλωση καυσίμου (οδήγηση εκτός πόλεως): ........ 1/100km
1.7.2.3. Κατανάλωση καυσίμου (συνδυασμένος κύκλος οδήγησης): ........ 1/100km
2. Παρατηρήσεις: ........

(1) Διαγράφεται ότι δεν ισχύει.

(2) Αν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες χωρίς σημασία για τους τύπους του οχήματος κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής ενότητας που καλύπτονται από το παρόν πιστοποιητικό έγκρισης τύπου, οι χαρακτήρες αυτοί αναπαρίστανται στην τεκμηρίωση με το σύμβολο «β» (π.χ. A.B.C. 123).

(3) Όπως ορίζεται στο παράρτημα II A της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Άρθρο 4

Οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών - Επικοινωνιών δεν δύνανται να αρνηθούν την έγκριση τύπου Ε.Κ. ή την έγκριση από εθνικής πλευράς ενός οχήματος, ούτε να αρνηθούν ή να απαγορεύσουν την πώληση την καταχώρηση στα μητρώα, τη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρήση ενός οχήματος για λόγους που αφορούν το εκπεμπόμενο από το όχημα αυτό διοξείδιο του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων, αν οι τιμές εκπεμπόμενου διοξειδίου του άνθρακα και κατανάλωσης προσδιορίζονται σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II της παρούσας απόφασης και αναφέρονται σε έντυπο που δίνεται στον αυτοκινητιστή κατά την αγορά σύμφωνα με τις διαδικασίες που ενδεχομένως ορίζονται από το κάθε κράτος μέλος.

Άρθρο 5

Οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών - Επικοινωνιών δεν δύνανται από 1ης Απριλίου 1994, για λόγους που αφορούν το εκπεμπόμενο διοξείδιο του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων:
– να αρνηθούν, για έναν τύπο οχήματος, τη χορήγηση εγκρίσεως τύπου ΕΚ ή εγκρίσεως τύπου από εθνικής πλευράς ή
– να απαγορεύσουν την ταξινόμηση, πώληση ή θέση οχημάτων σε κυκλοφορία εφόσον τα όρια του εκπεμπόμενου διοξειδίου του άνθρακα και τα όρια της κατανάλωσης καυσίμων έχουν προσδιορισθεί σύμφωνα με την Κ.Υ.Α. με αριθ. 11375/84 (Β' 781) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, με την οποία ενσωματώθηκε στο Εθνικό Δίκαιο η οδηγία 80/1268/ΕΟΚ, όπως η προαναφερθείσα Κ.Υ.Α. συμπληρώνεται με την παρούσα απόφαση.

2. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών - Επικοινωνιών από 1ης Ιανουαρίου 1996 δεν θα χορηγούν πλέον έγκριση τύπου ΕΚ και δύνανται να αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης από εθνικής πλευράς σε έναν τύπο οχήματος για λόγους που αφορούν το εκπεμπόμενο διοξείδιο του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων, όταν οι τιμές εκπομπής και καταναλώσεως δεν έχουν προσδιοριστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρούσας απόφασης.

3. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών - Επικοινωνιών από 1ης Ιανουαρίου 1997:
– θα θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που εκδίδονται για τα νέα οχήματα σύμφωνα με τις διατάξεις της ΚΥΑ 47271/3950/92 (Β' 764) με την οποία ενσωματώθηκε στο Εθνικό Δίκαιο η οδηγία 70/156/ΕΟΚ δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 1 της εν λόγω απόφασης,
– δύνανται να αρνηθούν την ταξινόμηση, πώληση και θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων τα οποία δεν συνοδεύονται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης σύμφωνα με την Απόφαση (ΚΥΑ 47271/3950/92) (Β' 76),
για λόγους που αφορούν το εκπεμπόμενο διοξείδιο του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων όταν οι τιμές εκπομπής και καταναλώσεως δεν έχουν προσδιοριστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ΚΥΑ υπό αριθ. 11375/84 (Β' 781) όπως τροποποιήθηκε από τις διατάξεις της παρούσας.

Άρθρο 6

Από την εφαρμογή της παρούσας απόφασης δεν προκύπτει δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Η ισχύς της παρούσας απόφασης άρχεται από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η παρούσα απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 22 Ιουνίου 1994

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ — ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

**Γ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ** — **ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ**

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

**ΘΑΝΑΣΗΣ ΤΣΟΥΡΑΣ**

Αριθ. 20090/1314 (2)

Υποχρεωτικές επιγραφές των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της Οδηγίας 93/34/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 14ης Ιουνίου 1993.

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**
**ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ**
**ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Του άρθρου 84 παρ. 2 του Κ.Ο.Κ. που κυρώθηκε με τον Ν. 2094/92 (Α' 182) «περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας».

2. Των άρθρων 1 παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/83 (Α' 34) «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου», όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 6 του Ν. 1440/84 (Α' 70) «Συμμετοχή της Ελλάδος στο κεφάλαιο, στα αποθεματικά και στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακος και Χάλυβος και του Οργανισμού ΕΥΡΑΤΟΜ» και του άρθρου 65 του Ν. 1892/90 (Α' 101).

3. Την 414/1.11.1993 (Β' 838) κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «περί ανάθεσης αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών».

4. Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α' 154), αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός

Η παρούσα απόφαση αποσκοπεί στη συμμόρφωση της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 93/34/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 1993, σχετικά με τις υποχρεωτικές επιγραφές των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με αριθ. L188/29.7.93 (σελ. 38 έως και 43).

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα απόφαση ισχύει για τις υποχρεωτικές επιγραφές κάθε τύπου δικύκλου ή τρικύκλου οχήματος όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 παρ. 2 του Κεφαλαίου Ι της ΚΥΑ 21090/1874/3.6.92 (Β' 428/14.6.93) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, με την οποία ενσωματώθηκε στο Εθνικό Δίκαιο η Οδηγία 92/61/ΕΟΚ που αφορά έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα.

Άρθρο 3

Η διαδικασία χορήγησης της επικύρωσης όσον αφορά υποχρεωτικές επιγραφές ενός τύπου δικύκλου ή τρικύκλου οχήματος, καθώς και οι ισχύουσες προϋποθέσεις για ελεύθερη κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων, είναι εκείνες που ορίζει η ΚΥΑ 21090/1874/3.6.92 (Β' 428/14.6.93) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών στα Κεφάλαια ΙΙ και ΙΙΙ αντίστοιχα (και με την οποία ενσωματώθηκε στο Εθνικό Δίκαιο η Οδηγία 92/61/ΕΟΚ που αφορά έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα).

Άρθρο 4

Οι τροποποιήσεις που είναι αναγκαίες για την προσαρμογή των προδιαγραφών των παραρτημάτων στην τεχνική πρόοδο αποφασίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 13 της ΚΥΑ 47271/3950/21.12.92 (Β' 764/31.12.92) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών με την οποία ενσωματώθηκε στο Εθνικό Δίκαιο η Οδηγία 92/53/ΕΟΚ που αναφέρεται στην έγκριση τύπου των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους.

Άρθρο 5

Από την 14 Δεκεμβρίου 1994 και εντεύθεν οι αρμόδιες Υπηρεσίες Συγκοινωνιών του Υπουργείου Μεταφορών δεν μπορούν να απαγορεύουν, για λόγους σχετικούς με τις υποχρεωτικές επιγραφές, την πρώτη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων τα οποία φέρουν επιγραφές σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας απόφασης.

Από την 14 Ιουνίου 1995 οι διατάξεις της παρούσας Απόφασης καθίστανται υποχρεωτικές τόσον ως προς την χορήγηση έγκρισης τύπου επιπέδου ΕΟΚ όσο και ως προς την πρώτη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων.

Άρθρο 6

Ακολουθεί παράρτημα μετά τριών (3) προσαρτημάτων ως αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας απόφασης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ ΕΠΙΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΔΙΚΥΚΛΩΝ Ή ΤΡΙΚΥΚΛΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

1. ΓΕΝΙΚΑ

1.1. Κάθε όχημα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με μια πινακίδα και επιγραφές, όπως αυτές περιγράφονται στα κατωτέρω σημεία. Η εν λόγω πινακίδα και οι επιγραφές τίθενται φροντίδι του κατασκευαστή ή του εντολοδόχου του.

2. ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

2.1. Μια πινακίδα του κατασκευαστή, της οποίας το υπόδειγμα δίνεται στο προσάρτημα 1, πρέπει να στερεώνεται σε ευδιάκριτο σημείο ενός τεμαχίου, το οποίο, φυσιολογικά, δεν μπορεί να αντικατασταθεί κατά τη χρήση· η πινακίδα πρέπει να είναι ευανάγνωστη και να περιέχει ανεξίτηλες τις ακόλουθες μνείες, με την εξής σειρά:

2.1.1. το ονοματεπώνυμο του κατασκευαστή·

2.1.2. το σήμα έγκρισης, όπως αυτό περιγράφεται στο άρθρο της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 30ης Ιουνίου 1992 σχετικά με την έγκριση των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα·

2.1.3. τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος (VIN)

2.1.4. την ηχητική στάθμη κατά τη στάση ....db(A) με ...στροφές/min.

2.2. Το σήμα έγκρισης σύμφωνα με τις προδιαγραφές του σημείου 2.1.2., η τιμή της ηχητικής στάθμης κατά τη στάση, καθώς και ο αριθμός στροφών/min, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του σημείου 2.1.4. δεν λαμβάνονταν υπόψη στην επικύρωση όσον αφορά τις υποχρεωτικές επιγραφές. Τα εν λόγω στοιχεία πρέπει, ωστόσο να τίθενται σε κάθε όχημα που παράγεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο.

2.3. Ο κατασκευαστής μπορεί να επιθέσει συμπληρωματικές μνείες κάτω ή παραπλεύρως των προαναφερθεισών επιγραφών στο εξωτερικό ενός σαφώς σημασμένου ορθογωνίου παραλληλογράμμου το οποίο περιέχει μόνον τις προαναφερθείσες στα σημεία 2.1.1. έως 2.1.4. μνείες (βλέπε προσάρτημα Ι).

3. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Ο αναγνωριστικός αριθμός του οχήματος αποτελείται από ένα συνδυασμό χαρακτήρων τους οποίους δίδει ο κατασκευαστής σε κάθε όχημα. Σκοπός του εν λόγω αριθμού είναι να επιτρέπει - χωρίς να χρειάζονται άλλες ενδείξεις - τη σαφή αναγνώριση κάθε οχήματος μέσω του κατασκευαστή, για μια περίοδο 30 ετών.

Ο αναγνωριστικός αριθμός πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προδιαγραφές:

3.1. Ο αναγνωριστικός αριθμός του οχήματος πρέπει να αναγράφεται στην πινακίδα του κατασκευαστή, με μια τεχνική δε, όπως με σφυρηλάτηση ή σφράγιση, έτσι ώστε να μην εξαλείφεται ή να μην αλλοιώνεται, σε ευδιάκριτο σημείο του πλαισίου ευρισκόμενο στο δεξιό ήμισυ του οχήματος.

3.1.1. Ο αναγνωριστικός αριθμός του οχήματος αποτελείται από τρία μέρη:

3.1.1.1. Το πρώτο μέρος συνίσταται σε έναν κωδικό αποδιδόμενο στον κατασκευαστή του οχήματος για να αναγνωρίζεται ο κατασκευαστής. Ο κωδικός αυτός αποτελείται από τρεις χαρακτήρες (γράμματα ή ψηφία) αποδιδόμενος από τις αρμόδιες αρχές της χώρας στην οποία έχει την εταιρική έδρα του ο κατασκευαστής σύμφωνα με τη διεθνή υπηρεσία που λειτουργεί με την άδεια του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης (ISO). Ο πρώτος χαρακτήρας υποδεικνύει τη γεωγραφική περιοχή, ο δεύτερος τη χώρα εντός της γεωγραφικής περιοχής και ο τρίτος τον συγκεκριμένο κατασκευαστή. Όταν ο κατασκευαστής παράγει λιγότερα από 500 οχήματα ανά έτος, ο τρίτος χαρακτήρας είναι πάντοτε το 9. Για την αναγνώριση του εν λόγω κατασκευαστή, η προαναφερθείσα αρχή αποδίδει επίσης τον τρίτο, τέταρτο και πέμπτο χαρακτήτα του τρίτου μέρους·

3.1.1.2. το δεύτερομέρος αποτελείται από έξι χαρακτήρες (γράμματα ή ψηφία) και υποδεικνύει τα γενικά χαρακτηριστικά του οχήματος (τύπος, παραλλαγή, έκδοση), κάθε χαρακτηριστικό δε αποδίδεται με δύο χαρακτήρες. Εάν ο κατασκευαστής δεν χρησιμοποιήσει έναν ή περισσότερους χαρακτήρες, τα μη χρησιμοποιηθέντα διαστήματα πληρούνται με αλφαβητικά ή αριθμητικά στοιχεία, των οποίων η επιλογή επαφίεται στον κατασκευαστή·

3.1.1.3. το τρίτο μέρος αποτελείται από οκτώ χαρακτήρες του οποίου οι τελευταίοι τέσσερις είναι ψηφία υποχρεωτικά και πρέπει, σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα δύο μέρη, να επιτρέπει τη σαφή αναγνώριση ενός δεδομένου οχήματος. Κάθε μη χρησιμοποιηθείσα θέση πληρούται από ένα μηδέν ούτως ώστε να συμπληρωθεί ο απαιτούμενος συνολικός αριθμός χαρακτήρων

3.1.2. Ο αναγνωριστικός αριθμός του οχήματος πρέπει, ει δυνατόν, να αναγράφεται σε μία μόνον γραμμή. Κατ' εξαίρεση και για τεχνικούς λόγους, μπορεί επίσης να αναγράφεται σε δύο γραμμές. Στην περίπτωση αυτή δεν επιτρέπεται όμως η διακοπή ενός οιουδήποτε μέρους από τα τρία. Η αρχή και το τέλος κάθε γραμμής πρέπει να οριοθετούνται από ένα σύμβολο, το οποίο δεν είναι ούτε αραβικός αριθμός ούτε κεφαλαίο λατινικό γράμμα, για να μη δημιουργείται σύγχυση με τέτοιου είδους χαρακτήρες. Παρέκκλιση από την παρούσα διάταξη επιτρέπεται, εφόσον ο αριθμός αναγράφεται σε μία μόνον γραμμή επί της πινακίδας του κατασκευαστή. Επιτρέπεται επίσης η εισαγωγή

του προαναφερθέντος συμβόλου εντός μιας γραμμής μεταξύ των τριών μερών (σημείο 3.1.1.).

Μεταξύ των χαρακτήρων δεν υπάρχουν διαστήματα.

4. ΧΑΡΑΚΤΗΡΕΣ

4.1. Σε όλες τις επιγραφές που προβλέπονται στα σημεία 2 και 3, πρέπει να χρησιμοποιούνται λατινικά γράμματα και αραβικοί αριθμοί. Τα λατινικά γράμματα όμως, για τις επιγραφές που προβλέπονται στα σημεία 2.1.1., 2.1.3. και 3 πρέπει να είναι κεφαλαία.

4.2. Στις ενδείξεις του αναγνωριστικού αριθμού του οχήματος.

4.2.1. δεν επιτρέπεται η χρήση των γραμμάτων I, O και Q, καθώς και οι παύλες, οι αστερίσκοι ή άλλα ειδικά σημεία·

4.2.2. τα γράμματα και τα ψηφία πρέπει να έχουν τα ακόλουθα ελάχιστα ύψη:

4.2.2.1. 4 mm οι χαρακτήρες που αναγράφονται απ' ευθείας επάνω στη βάση (σασί) ή σε άλλο ανάλογο δομικό μέρος του οχήματος·

4.2.2.2. 3 mm οι χαρακτήρες που αναγράφονται στην πινακίδα του κατασκευαστή.

Προσάρτημα I

Παράδειγμα πινακίδας του κατασκευαστή

Το κάτωθι παράδειγμα δεν προδικάζει τις ενδείξεις που θα αναγράφονται στην πραγματικότητα στις πινακίδες του κατασκευαστή ούτε στις διαστάσεις της ίδιας της πινακίδας, των ψηφίων ή των χαρακτήρων: το παράδειγμα είναι απλώς ενδεικτικό.

Οι πρόσθετες πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 2.3. μπορούν να αναγράφονται κάτω ή δίπλα στις ενδείξεις που περιέχει το εικονιζόμενο ορθογώνιο παραλληλόγραμμο.

STELLA FABBRICA MOTOCICLI
e3 5364
3 G S K L M 3 A C 8 B 1 2 0 0 0 0
80 dB(A) - 3750 t/m

Επεξήγηση:

Στο ανωτέρω παράδειγμα πινακίδας: το σχετικό όχημα έχει κατασκευασθεί από την «Stella Fabbrica Motocicli» και έχει εγκριθεί στην Ιταλία (e3), με τον αριθμό 5364.

Ο αναγνωριστικός αριθμός (3 G S K L M 3 A C 8 B 1 2 0 0 0 0) ερμηνεύεται ως εξής:

- πρώτο μέρος (3GS):
- 3: γεωγραφική περιοχή (Ευρώπη)·
- G: χώρα εντός της γεωγραφικής περιοχής (Γερμανία):
- S: κατασκευαστής (Stella Fabbrica Motocicli)·
- δεύτερο μέρος (KLM3AC):
- KL: τύπος οχήματος·
- M3: παραλλαγή (αμάξωμα του οχήματος)·
- AC: έκδοση (κινητήρας του οχήματος)·
- τρίτο μέρος (8B120000):
- 8B12: αναγνώριση του οχήματος σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα δύο μέρη του αναγνωριστικού αριθμού·
- 0000: μη χρησιμοποιηθείσες θέσεις, πληρούμενες με μηδέν για να συμπληρωθεί ο απαιτούμενος συνολικός αριθμός χαρακτήρων.

Η ηχητική στάθμη κατά τη στάση είναι 80dB(A) με 3750 στροφές/m.

Προσάρτημα 2

Δελτίο Πληροφοριών για τις υποχρεωτικές επιγραφές ενός τύπου δίκυκλου ή τρίκυκλου οχήματος με κινητήρα

(επισυνάπτεται στην αίτηση έγκριση τύπου εφόσον αυτή υποβάλλεται ανεξάρτητα από την αίτηση έγκρισης του οχήματος)

Αύξων αριθμός (αποδίδεται από τον αιτούντα): ........

Η αίτηση έγκρισης τύπου για τις υποχρεωτικές επιγραφές ενός τύπου δίκυκλου ή τρίκυκλου οχήματος με κινητήρα πρέπει να συνοδεύεται από τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα II της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ, στοιχείο A στα σημεία:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 έως 0.6
- 9.3.1 έως 9.3.3.

Προσάρτημα 3

Ένδειξη της διοίκησης

Πιστοποιητικό έγκριση τύπου για τις υποχρεωτικές ενός δίκυκλου ή τρίκυκλου οχήματος με κινητήρα

ΠΡΟΤΥΠΟ

Έκθεση αριθ. ................................................
της τεχνικής υπηρεσίας ....................................
με ημερομηνία ...............................................
Αριθ. εγκρ. τύπου: .......... Αριθ. επέκτασης: ..........
1. Εταιρική ή εμπορική επωνυμία του οχήματος: .........
2. Τύπος του οχήματος: .......................................
3. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή: ..
...............................................................
4. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του (τυχόν) εντολοδόχου του κατασκευαστή: ...................................
...............................................................
5. Όχημα υποβληθέν σε δοκιμή στις: ....................
6. Η επικύρωση χορηγείται/απορρίπτεται ([1]):
7. Τόπος: ........................................................
8. Ημερομηνία: ................................................
9. Υπογραφή: ..................................................

([1]) Διαγράψατε τη μνεία που δεν χρειάζεται

Άρθρο 7

Από την εφαρμογή της παρούσας Απόφασης δεν προκύπτει επιβάρυνση σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Η παρούσα απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 22 Ιουνίου 1994

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

| ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ | ΥΦΥΠ. ΜΕΤΑΦ. & ΕΠΙΚ/ΝΙΩΝ |
|---|---|
| **Γ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ** | **ΘΑΝΑΣΗΣ ΤΣΟΥΡΑΣ** |

Αριθ. 20091/1315 (3)

Διάταξη συγκράτησης των επιβατών των δικύκλων οχημάτων με κινητήρα σε συμμόρωση προς τις διατάξεις της Οδηγίας 93/32/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 14ης Ιουνίου 1993.

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**
**ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ**
**ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Του άρθρου 84 παρ. 2 του Κ.Ο.Κ. που κυρώθηκε με τον Ν. 2094/92 (Α' 182) «περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας».

2. Των άρθρων 1 παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/83 (Α' 34) «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου», όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 6 του Ν. 1440/84 (Α' 70) «Συμμετοχή της Ελλάδος στο κεφάλαιο, στα αποθεματικά και στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακος και Χάλυβος και του Οργανισμού ΕΥΡΑΤΟΜ» και του άρθρου 65 του Ν. 1892/90 (Α' 101).

3. Της κοινής απόφασης με αριθ. ΟΙΚ. 47271/3950/21.12.1992 (Β' 764/31.12.1992) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που αφορά συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 92/53/ΕΟΚ σχετικά με την έκδοση έγκρισης τύπου των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους.

4. Της κοινής απόφασης με αριθ. 21090/1874/3.6.1993 (Β' 428/14.6.1993) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών - Επικοινωνιών, που αφορά συμμόρφωση προς τις διατάξεις της Οδηγίας 92/61/ΕΟΚ σχετικά με την έκδοση έγκρισης τύπου των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα.

5. Την 414/1.11.1993 (Β' 838) Κοινή Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «περί ανάθεσης αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών».

6. Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α' 154), αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός - Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα απόφαση αποσκοπεί στη συμμόρφωση της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 93/32/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 14ης Ιουνίου 1993, σχετικά με την διάταξη συγκράτησης των επιβατών των δικύκλων οχημάτων με κινητήρα, που δημοσιεύθηκε στην Ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με αριθ. L188/29.7.93 (σελ. 28 έως και 31), και εφαρμόζεται για την διάταξη συγκράτησης των επιβατών όλων των τύπων δικύκλων οχημάτων όπως ορίζονται στο άρθρο 1 παρ. 2 του κεφαλαίου Ι της Κ.Υ.Α. 21090/1874/3.6.1993 (Β' 428/14.6.1993) με την οποία ενσωματώθηκε στο Εθνικό Δίκαιο η οδηγία 92/61/ΕΟΚ που αφορά έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα.

Άρθρο 2

Η διαδικασία χορήγησης της έγκρισης τύπου όσον αφορά τη διάταξη συγκράτησης των επιβατών ενός τύπου δικύκλου οχήματος με κινητήρα, καθώς και οι προϋποθέσεις για ελεύθερη κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων, είναι εκείνες που ορίζει η ΚΥΑ 21090/1874/3.6.93 (Β' 428/14.6.93) με την οποία ενσωματώθηκε στο Εθνικό Δίκαιο η οδηγία 92/61/ΕΟΚ που αφορά έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα, στα Κεφάλαια ΙΙ και ΙΙΙ αντίστοιχα.

Άρθρο 3

Οι τροποποιήσεις που είναι αναγκαίες για την προσαρμογή των προδιαγραφών των παραρτημάτων στην τεχνική πρόοδο αποφασίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 13 της ΚΥΑ 47271/3950/21.12.92 (Β' 764/31.12.92), που αφναφέρεται στην έγκριση τύπου οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 92/53/ΕΟΚ.

Άρθρο 4

Από την 14 Δεκεμβρίου 1994 οι αρμόδιες Υπηρεσίες Συγκοινωνιών του Υπουργείου Μεταφορών - Επικοινωνιών δεν μπορούν να απαγορεύουν, για λόγους που αφορούν την διάταξη συγκράτησης των επιβατών, την πρώτη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων που είναι σύμφωνα με την παρούσα απόφαση, κατά τα λοιπά εφαρμόζουν τις διατάξεις της παρούσας απόφασης από τις 14 Ιουνίου 1995.

Άρθρο 5

Ακολουθούν παράρτημα μετά δύο Προσαρτημάτων (Προσάρτημα 1 και Προσάρτημα 2) σαν αναπόσπαστα τμήματα της παρούσας απόφασης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Εφόσον προβλέπεται η μεταφορά επιβάτη, το όχημα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ένα σύστημα συγκράτησης αυτού. Το σύστημα αυτό αποτελείται από έναν ιμάντα ή από μία ή περισσότερες χειρολαβές.

1.1. Ιμάντας

Ο ιμάντας τοποθετείται επί του εφιππίου (σέλλα), έτσι ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί εύκολα από τον επιβάτη. Ο ιμάντας και η στερέωσή του πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπο που να μπορούν να ανθίστανται, χωρίς να υποστούν ρωγμές, σε δύναμη κάθετου ελκυσμού 2000 Ν, της οποίας το στατικό σημείο εφαρμογής βρίσκεται στο κέντρο της επιφανείας του ιμάντα και η μέγιστη πίεσή της είναι 2 MPa.

1.2. Χειρολαβή

Όταν στο όχημα υπάρχει μια χειρολαβή, αυτή πρέπει να είναι τοποθετημένη κοντά στο εφίππιο (σέλλα) και συμμετρικά ως προς το διαμήκη άξονα του οχήματος.

Κάθε χειρολαβή πρέπει να σχεδιάζεται, έτσι ώστε να μπορεί να ανθίσταται σε δύναμη κάθετη ελκυσμού 2000 Ν, της οποίας το στατικό σημείο εφαρμογής βρίσκεται στο κέντρο της επιφανείας της χειρολαβής και έχει μέγιστη πίεση 2MPa.

Όταν υπάρχουν δύο χειρολαβές, αυτές τοποθετούνται εκατέρωθεν του άξονα και συμμετρικά.

Οι χειρολαβές αυτές πρέπει να σχεδιάζονται έτσι ώστε η καθεμία να δύναται να ανθίσταται, χωρίς να υποστεί ρωγμή ή μόνιμη παραμόρφωση, σε δύναμη καθέτου εφελκυσμού 1000 Ν, της οποίας το στατικό σημείο εφαρμογής βρίσκεται στο κέντρο της επιφανείας της χειρολαβής και έχει μέγιστη πίεση 1MPa.

Προσάρτημα 1

Δελτίο Πληροφοριών για τις διατάξεις συγκράτησης των επιβατών ενός τύπου δικύκλου οχήματος με κινητήρα

(επισυνάπτεται στην αίτηση έγκρισης τύπου εφόσον αυτή υποβάλλεται ανεξάρτητα από την αίτηση έγκρισης του οχήματος)

Αύξων αριθμός (αποδίδεται από τον αιτούντα): ........

Η αίτηση έγκρισης τύπου διατάξεις συγκράτησης των επιβατών ενός δίκυκλου ή τρίκυκλου οχήματος με κινητήρα πρέπει να συνοδεύεται από τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα II της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ:

- Τμήμα Α, σημεία:
- 0.1
- 0.2
- 0.4 έως 0.6
- Τμήμα Β, σημείο:
- 1.5 έως 1.5.2

Προσάρτημα 2

| Ένδειξη της διοικητικής αρχής |
|---|

Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου
για τις διατάξεις συγκράτησης των επιβατών
ενός δίκυκλου οχήματος με κινητήρα

ΠΡΟΤΥΠΟ

Έκθεση αριθ. ................................................
της τεχνικής υπηρεσίας ...................................
με ημερομηνία ..............................................
Αριθ. εγκρ. τύπου: .......... Αριθ. επέκτασης: ..........

1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος: ..........
2. Τύπος του οχήματος: ...................................
3. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή: ..
..................................................................
4. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του (τυχόν) εντολοδόχου του κατασκευαστή: ...................................
..................................................................
5. Όχημα υποβληθέν σε δοκιμή στις: .....................
6. Η έγκριση τύπου χορηγείται/απορρίπτεται [1]:
7. Τόπος: ..................................................
8. Ημερομηνία: ............................................
9. Υπογραφή: ..............................................

[1] Διαγράψατε τη περιττή ένδειξη

Άρθρο 7

Από την εφαρμογή της παρούσας Απόφασης δεν προκύπτει επιβάρυνση σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Η παρούσα απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 22 Ιουνίου 1994

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

| ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ | ΥΦΥΠ. ΜΕΤΑΦ. & ΕΠΙΚ/ΝΙΩΝ |
|---|---|
| **Γ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ** | **ΘΑΝΑΣΗΣ ΤΣΟΥΡΑΣ** |

# ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Εκδίδει την ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ από το 1833

Διεύθυνση : Καποδιστρίου 34
Ταχ. Κώδικας : 104 32
TELEX : 22.3211 YPET GR
FAX : 5234312

Οι υπηρεσίες του **ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ** λειτουργούν καθημερινά από **8.00'** έως **13.00'**

## ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

* Πώληση ΦΕΚ όλων των Τευχών Σολωμού 51 τηλ.: 52.39.762
* ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ: Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.188
* Για φωτοαντίγραφα παλαιών τευχών στην οδό Σολωμού 51 τηλ.: 52 48 141
* Τμήμα πληροφόρησης: Για τα δημοσιεύματα των ΦΕΚ Σολωμού 51 τηλ. 52.25.713 – 52.49.547

* Οδηγίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.48.785

Πληροφορίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.25.761

* Αποστολή ΦΕΚ στην επαρχία με καταβολή της αξίας του δια μέσου Δημοσίου Ταμείου Για πληροφορίες: τηλ.: 52.48.320

## Τιμές κατά τεύχος της ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ:

Κάθε τεύχος μέχρι 8 σελίδες δρχ. 100. Από 9 σελίδες μέχρι 16 δρχ. 150, από 17 έως 24 δρχ. 200

Από 25 σελίδες και πάνω η τιμή πώλησης κάθε φύλλου (8σέλιδου ή μέρους αυτού) αυξάνεται κατά 50 δρχ.

Μπορείτε να γίνετε συνδρομητής για όποιο τεύχος θέλετε. Θα σας αποστέλλεται με το Ταχυδρομείο.

## ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

| Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 2531 | | Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 3512 |
|---|---|---|
| Η ετήσια συνδρομή είναι: | | Ποσοστό 5% υπέρ του Ταμείου Αλληλοβοηθείας του Προσωπικού (ΤΑΠΕΤ) |
| α) Για το Τεύχος Α' | Δρχ. 15.000 | Δρχ. 750 |
| β) » » » Β' | » 30.000 | » 1.500 |
| γ) » » » Γ' | » 10.000 | » 500 |
| δ) » » » Δ' | » 30.000 | » 1.500 |
| ε) » » » Αναπτυξιακών Πράξεων | » 20.000 | » 1.000 |
| στ) » » » Ν.Π.Δ.Δ. | » 10.000 | » 500 |
| ζ) » » » ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ | » 5.000 | » 250 |
| η) » » » Δελτ. Εμπ.& Βιομ. Ιδ. | » 10.000 | » 500 |
| θ) » » » Αν. Ειδικού Δικαστηρίου | » 3.000 | » 150 |
| ι) » » » Α.Ε. & Ε.Π.Ε. | » 200.000 | » 10.000 |
| ια) Για όλα τα Τεύχη εκτός ΤΑΕ-ΕΠΕ | » 100.000 | » 5.000 |

Πληροφορίες: τηλ. 52.48.320

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ